

Schweizer eAgenda 2020

Politische Schwerpunkte und Positionen Swiss eMobility 2020

- **Ladeinfrastrukturen im Gebäude**

Die Schweiz ist ein Land der Mieter. Mit 41% hat die Schweiz die niedrigste Wohneigentumsquote in Europa (durchschnittlich 69%). Die Installation von Ladeinfrastrukturen im Mietverhältnis ist teurer und aufwändiger als in der eigenen Garage, oder wird durch die Verwaltung gar nicht erst ermöglicht. *charge@home* stellt eine der grössten Herausforderungen für die Entwicklung der Elektromobilität dar.

unsere Position: Swiss eMobility macht sich für Massnahmen stark, welche die Installation von intelligenten Ladeinfrastrukturen in Gebäuden ermöglichen, erleichtern oder vereinfachen. Dafür sind regulatorische Anpassungen gleichermassen notwendig wie finanzielle Unterstützung.

- **CO₂-Emissionen und Umweltbilanzen von Personenwagen**

Die Schweiz hat die höchsten CO₂-Emissionsdurchschnitt pro Personenwagen in ganz Europa. Auch 2020 werden die CO₂-Zielwerte der Neuwagenflotte wohl nicht erreicht. Noch gravierender: seit 2016 ist dieser Wert wieder am Steigen. Hohe Kaufkraft, dadurch bedingt starke motorisierte Neuwagen, einen zu geringen Anteil an Steckerfahrzeugen, zu geringe Ambitionen Emissionsziele zu erreichen und offensichtlich ungenügende flankierende Massnahmen sind die Hauptgründe für das wiederholte Scheitern.

unsere Position: Dieser Missstand kann nur mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil an Steckerfahrzeugen korrigiert werden. Dafür müssen die Bedingungen so ausgelegt werden, dass Konsumenten wie Händler gleichermassen Anreize vorfinden, insbesondere emissionsarme Steckerfahrzeuge neu zu immatrikulieren. Swiss eMobility fordert deshalb identische CO₂-Ziele und -Vorgaben für Personenwagen wie die EU. Der Bund muss den Konsumenten die für einen energie- und umweltbewussten Autokauf nötige Informationsgrundlage schaffen. Sei dies über die Energieetikette oder einfach verständliche und vergleichbare Ökobilanzierungen der Antriebe.

- **Betriebliche Elektromobilität**

Berechenbare Fahrprofile, Kostenverteilung auf den gesamten Lebenszyklus und Lademöglichkeiten beim Betrieb. Elektroautos finden im betrieblichen Umfeld beste Voraussetzungen vor. Dies gilt für Nutzfahrzeuge gleichermassen wie für betrieblich und privat genutzte Personenwagen. Für einen erhöhten Anteil an Elektroautos im Gesamtmarkt sind gute Voraussetzungen für die Elektromobilität am Arbeitsplatz unumgänglich.

unsere Position: Bei der Dienstwagenbesteuerung ist der Missstand der Besteuerungsgrundlage über den Neupreis zu eliminieren. Dies wurde in den meisten europäischen Staaten bereits vollzogen. Darüber hinaus ist der betriebliche Einsatz von elektrischen Nutzfahrzeugen und leichten Lieferwagen zu fördern. Beispielsweise über die Auflastung von batterieelektrischen Fahrzeugen.

- **Elektromobilität im öffentlichen- und Schwerverkehr**

Nicht nur bei den Personenwagen schreitet die Elektrifizierung der Antriebe voran. Immer mehr Lastkraftwagen und Busse werden elektrifiziert und steuern so einen essentiellen Beitrag zur CO₂-Verminderung bei. Die für diese Fahrzeuge notwendigen grösseren Batterien führen jedoch zu einem höheren Anschaffungspreis.

unsere Position: Swiss eMobility fordert, dass der Bund dem Einsparpotential bei den Emissionen Rechnung trägt und die Investitionssicherheit für eLKW's und eBusse im öffentlichen Verkehr sicherstellt.

Grundlegende politische Forderungen von Swiss eMobility

Wahrnehmung der Elektromobilität in der Öffentlichkeit

- Bundesseitig klares Bekenntnis zu den Mehrwerten der Elektromobilität („commitment“).
- Im Sinne der Vorbildfunktion des Bundes, ist die Fahrzeugflotte der Bundesverwaltung zu Elektrifizieren. In Gebäuden und Anlagen des Bundes sind öffentliche Ladestationen zu errichten.
- Vom Bund unterstützte Kampagnen zur Promotion von energieeffizienten Fahrzeugen sind konsolidierte Umweltbilanzen und Vergleiche auf Basis der Vollkostenrechnung (TCO) zu erstellen.

Weiterentwicklung der regulatorischen Rahmenbedingungen

- Auf die Einführung einer eAbgabe im Sinne des Mineralölsteuerzuschlag auf Treibstoffen ist bis zum Folgejahr eines Marktanteiles der rein elektrischen Personenwagen bei den Neuverkäufen von >15% zuzuwarten. Auf eine pauschale Abgabe ist nach der Einführung zu verzichten.
- Abstellplätze zu Ladeinfrastrukturen sind dediziert für den Ladevorgang von Steckerfahrzeugen freizuhalten. Dazu ist eine klare und einheitliche Signalisierung und Markierung vorzusehen. Zudem muss die Rechtslage so angepasst werden, dass Zuwiderhandlungen sanktioniert werden können.
- Es muss eine identische Ausgangslage mit den CO₂-Emissionsvorschriften für Personenwagen der EU sowie dem Mechanismus zur Berechnung der Sanktionsbestimmungen sichergestellt werden.
- Ein Bonus- & Malus-System beim Verkauf von Neuwagen ist als Instrument zur Förderung emissionsarmer Autos anzustreben. Umweltschonende Neuwagen werden vergünstigt, dafür umweltbelastende verteuert. Dieses System ist aufkommensneutral (ohne Steuerbelastung) zu gestalten.
- Überall dort, wo aufgrund von Verordnungen Parkplätze aufgehoben werden müssen – insbesondere bei Parkanlagen an Arbeitsplätzen – sollen die aufzuhebenden Parkplätze in Ladezonen umgenutzt werden können.
- Eine Harmonisierung der kantonalen Vielfalt bei der Besteuerung von Elektrofahrzeugen und/oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge ist anzustreben. Des Weiteren ist vorzusehen, dass Fahrzeuge welche mit regenerativer Energie angetrieben werden, zu privilegieren sind. Der Bund sollte gegenüber den Kantonen Empfehlungen abgeben.

Ausbau der eMobilitätsinfrastrukturen

- Der Aufbau einer zentral geführten, nationalen Datenbank für Ladeinfrastrukturen muss sichergestellt werden. Statische Standort- und Zustandsdaten sind zu erfassen und aktuell zu halten. Für Schnellladeinfrastrukturen sind dynamische Daten (Zustand, Verfügbarkeit, Reservation) anzustreben. Diese Daten sollen über eine definierte Schnittstelle an die verschiedenen Anspruchsgruppen weitergegeben werden.
- Dem Aufbau von nicht-diskriminierenden Schnellladestationen entlang der Nationalstrassen (Hauptverkehrsachsen) ist grosse Beachtung zu schenken. Auf Rastplätzen ist eine Vorfinanzierung der Strombereitstellung zur Verfügung zu stellen. Für Raststätten sind Verordnungen zu erlassen, welche Konzessionäre der Nebenanlagen verpflichten, Schnellladeinfrastrukturen zu errichten. Diese sind frei zugänglich, nicht-diskriminierend und verwendbar für alle auf dem Schweizer Markt erhältlichen Steckerfahrzeug auszugestalten.

- Beim Neubau oder Renovationsarbeiten von Parkanlagen (insbesondere Einstellhallen und Parkhäuser), ist das Verlegen von Leerrohren vorzuschreiben.
- Für die baulichen Anpassungen zur Installation von Ladestationen in bestehenden Gebäuden, wie beispielsweise das Verlegen von Leerrohren, Kernbohrungen, Verkabelungen und der Errichtung von Energiemanagementsysteme, soll nach Möglichkeit unterstützt und gefördert werden. Erfolgt die Förderung über finanzielle Mittel, beispielsweise aus dem Gebäudeprogramm im CO₂-Gesetz oder der Abgaben bei Nichterreichung der Flottenziele beim CO₂-Ausstoss, ist diese befristet vorzusehen. Es ist anzustreben, dass finanzielle Förderungen nicht mit neu zu schaffenden Abgaben in Abhängigkeit stehen sondern durch Anpassung der Zweckbindung alimentiert werden.